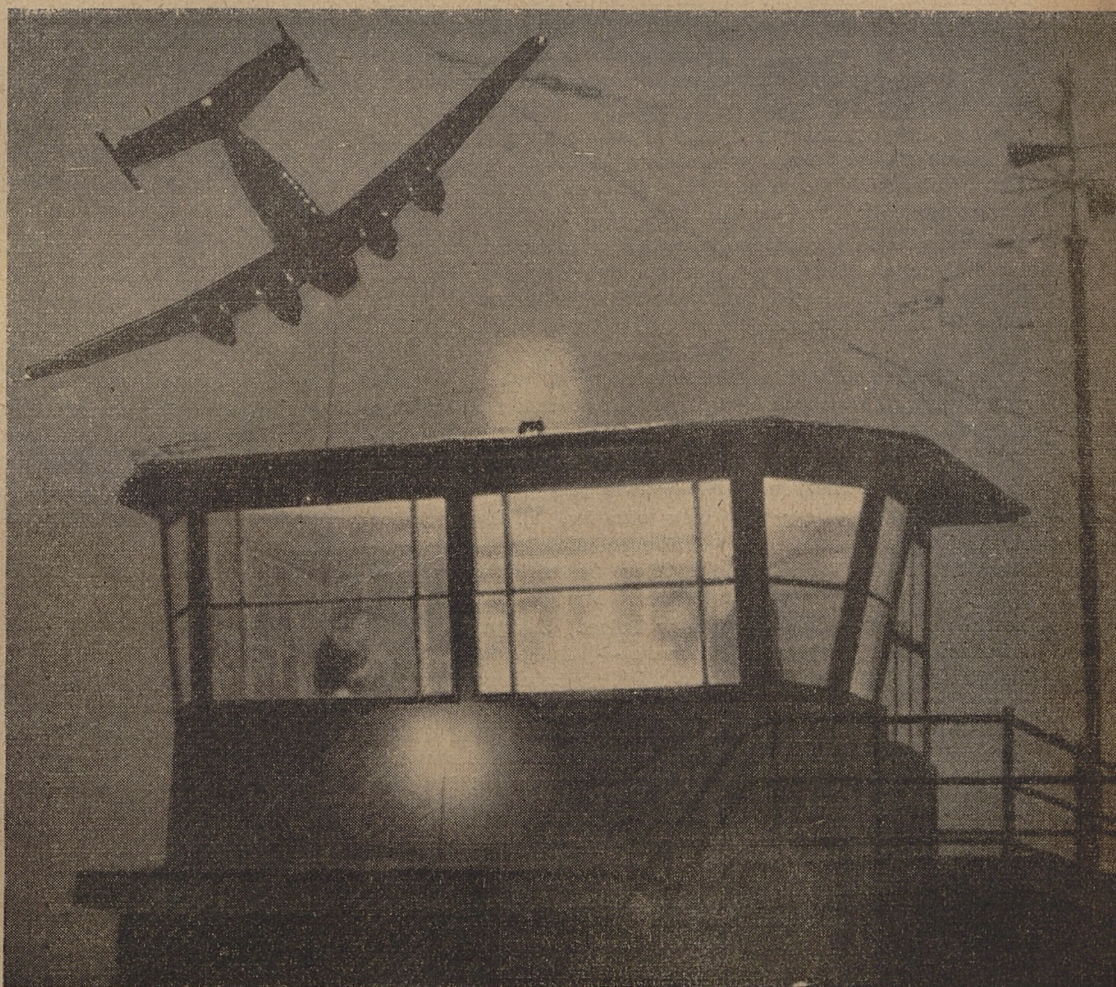
SKRZYDŁA i MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK III Nr 5 (85)

27 stycznia–3 lutego 1948



„LOT" WALCZY Z MGŁĄ

P. L. L. „Lot" utrzymują regularną komunikację lotniczą pomimo niesprzyjającej pogody. Na zdjęciu wieżyczka radiostacji lotniskowej „Warszawa — Kontrola", która kieruje lądowaniem samolotów

W Cena 15 zł

WSPÓŁPRACA MŁODZIEŻY LOTNICZEJ

RYSZARD WITKOWSKI

Polski dorobek lotniczy ciężko ucierpiał podczas ostatniej wojny. Wiemy o tym wszyscy. Pamiętając jednak o naszej wspaniałej przeszłości i bogatej lotniczej tradycji, pracujemy wytrwale nad podźwignięciem naszego lotnictwa do poziomu godnego Polski Ludowej. Praca ta jest bardzo ciężka — wszak do nadrobienia mamy sześć lat okupacji, podczas których technika lotnicza milowymi krokami poszła naprzód.

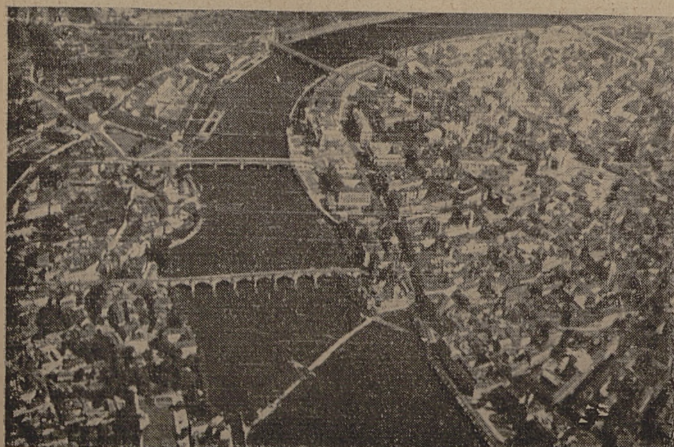
W naszych dotychczasowych wysiłkach mało na ogół zwracaliśmy uwagi na korzyści, jakie uzyskać możemy z kontaktów z lotnictwem zagranicy, szczególnie państw z nami zaprzyjaźnionych. Czy zwróciłeś uwagę, drogi Czytelniku, ile już razy wyjeżdżali za granicę nasi footboliści? Zgodzisz się chyba ze mną, że nie mniejsze znaczenie propagandowe miałby wyjazd naszych szybowników na szybowiska radzieckie, czeskie, jugosłowiańskie czy szwedzkie? Czy nie uważasz, że pożytecznym byłoby wysłanie grupy studentów lotniczych na studia np. w Związku Radzieckim, czy młodych naukowców na praktykę w VDL w Pradze? Jestem pewien, że na pytania te dasz odpowiedź twierdzącą.

Sam jestem studentem, sprawa ta bardzo mnie obchodzi i dlatego zatrzymam się nieco dłużej na tym temacie. Wydawać by się mogło, że studenci i zagraniczne kontakty naszego lotnictwa niewiele mają ze sobą wspólnego. Tak jednak nie jest.

Młodzież studiująca ma różnorakie zamiłowania. Wyraża się to w najróżniejszych ugrupowaniach studenckich. Istnieją Koła Medyków i Prawników, Ogrodników i Rybaków, Mechaników i Elektryków itd. itd. Oczywistym jest, że nie brak również grup lotniczych. W Warszawie przy obu uczelniach, posiadających lotniczy kierunek studiów, tj. Politechnice i Szkole Inżynierskiej im. Wawelberga istnieją: Sekcja Lotnicza Studentów W.P. i Koło Lotnicze Stud. Szkoły Inż. im. Wawelberga, pracujące w zgodnym porozumieniu. W Krakowie ma swą siedzibę znana w Polsce Sekcja Lotnicza Akademii Górniczej, we Wrocławiu — Akademicka Sekcja Lotnicza, w Gdańsku — Akademicki Klub Lotniczy. Taki jest stan dzisiejszy.

Nie tylko jednak w Polsce studenci - lotnicy grupują się w kołach i klubach na terenie uczelni, by uzupełniać swą lotniczą wiedzę, wcielać w życie pomysły i — latać! Na jaki kraj nie zwrócić oczy na mapie, wszędzie znajdziemy lotnicze grupy studentów. W kraju tysiąca jezior — w Finlandii — nosi ona niezrozumiałą dla Polaka nazwę „Politeknikkojen Ilmailukerho", w Czechosłowacji bardziej bliską słowiańskiemu uchu—„Vysokoskolsky Let". Grupa podobna istnieje we Francji na Sorbonie, w Anglii w Oxfordzie, w Belgii i w szeregu innych krajów.

Stolica Czechosłowacji — Praga z lotu ptaka.



Jest rzeczą dawno stwierdzoną, że granice państw nie stanowią przeszkody w nawiązywaniu wzajemnych kontaktów między pewnymi skupiskami ludzi o wspólnych zamiłowaniach. Jakże mogłyby stać się one murem nie do przebycia dla lotników, dla których pojęcie przestrzeni jest nieco inne niż dla przeciętnych śmiertelników? Zbliżenie wzajemne młodzieży lotniczej jest zazwyczaj wykładnikiem uczuć, jakie te narody względem siebie żywią. Najczęściej tego rodzaju właśnie kontakty bywają w przyszłości potwierdzane umowami o przyjaźni i współpracy pomiędzy państwami.

Aby nie być gołosłownym sięgnę do swych wspomnień, z bardzo zresztą niedalekiej przeszłości, które posłużą dla poparcia tego, co napisałem.

Zimą 1945 r., na wycieczce narciarskiej na pograniczu polsko - czechosłowackim w Karkonoszach spotkaliśmy studentów czeskich, z którymi szybko się zaprzyjaźniliśmy. Spotkanie to nasunęło nam myśl, aby nawiązać kontakt z bliskimi nam zamiłowaniami czeskimi studentami - lotnikami. Po pewnych staraniach Koło Lotnicze Studentów Szkoły Inż. im. Wawelberga rozpoczęło korespondencję w Vysokoskolskym Letem w Pradze (co to za ugrupowanie może się Czytelnik dowiedzieć z wzmianki na str. 274 SP Nr 6 z ub. r.). Po rocznej korespondencji i wymianie czasopism i książek Vysokoskolsky Let przysłał nam w czerwcu ub. r. zaproszenie dla kilku kolegów na dłuższy pobyt w Czechosłowacji, w celu zapoznania się z lotnictwem tego kraju. Czterech kolegów (zrobię słynnymi mych towarzyszy; byli to: Włodek Popek, Jurek Stasiak i Marian Ślusarczyk) znalazło się na gościnnej czeskiej ziemi. Nasi czescy przyjaciele okazali się pewnego rodzaju cudotwórcami. Za okazaniem uzyskanych przez nich zezwoleń, otwierały się przed nami bramy wszystkich fabryk, instytutów, lotnisk, czy szybowisk. Zwiedziliśmy gruntownie (poświęcając nieraz na to po kilka dni) następujące fabryki: „Aero" w Vysocanach, „Avia" w Czakovicach, „Walter" w Jinonicach, „Praga" w Karlinie, „Hodek" w Pradze, „Zlin" w Otrokovicach, dalej Instytut Badawczy Vedecky Letecky Ustav w Letnianach, lotniska sportowe Kralupy i Klecany, pasażerskie Ruzynie, fabryczne Letniany i Otrokovice, wojskowe Žilina oraz szybowisko górskie Stranik. Do większych wyczynów gospodarzy musieliśmy zaliczyć wypożyczenie na dwa dni... samolotu pasażerskiego (Siebel) z załogą, który posłusznie przenosił nas z jednego końca Czechosłowacji w drugi. Krótki ten opis nie byłby kompletny, gdybym przemilczał, że umożliwiono nam zapoznanie się z wszystkimi prawie ostatnimi prototypami, a więc z szybowcami „Sohaj" i „Sroubek Ferdik", z samolotami Aero-45, Hodek HK-101, „Sokol", Zlin 122, Zlin 22, Praga 211, Avia „Bojar" oraz z helikopterem Avia. Tam, w Czechosłowacji zobaczyliśmy po raz pierwszy samoloty odrzutowe (Jurek Stasiak po ujrzeniu odrzutowca w locie z pogardą machał ręką na wszystkie samoloty ze śmigłem...). Tam też mogliśmy się przekonać o sympatii, jaką żywią do nas Czesi. A rozmawialiśmy z różnymi ludźmi — od dyrektora Czechosłowackich Linii Lotniczych do proste-

go robotnika w fabryce. Czy rozmowa toczyła się o Ziemiach Odzyskanych, czy o odbudowie naszego lotnictwa — wszyscy bez różnicy wyrażali pełnię zainteresowania i uznania dla naszej pracy. A opisać trudno, jak nas żegnano, gdy przyszedł dzień odjazdu. Nasi drodzy przyjaciele, niezapomniany Sławek, Dusan, Vladimir i inni o północy przybyli na dworzec... Jeszcze dziś dźwięczy mi w uszach ich pożegnanie: „Letu zdar!"

Czy to wszystko? Nie. Poza wymienionymi osiągnięciami nasza studencka wyprawa uzyskała kontakt z Finami, członkami wymienionego „Politeknikkojen Ilmailukerho", bawiącymi w Czechosłowacji na zaproszenie Aeroklubu Vysokoskolskeho Studentstva. Ich fantastycznie trudny język nie był przeszkodą. „Dogadaliśmy się" jakoś i z nimi i w najbliższym czasie, na skutek naszej rozmowy, Finowie czytać będą o naszym lotnictwie (ciekawostka: do dziś w Finlandii latają na „Komarach", bardzo je sobie chwaląc).

Wszystko to co piszę, chciałbym, aby przeczytali prócz kolegów studentów i kolegów nie-studentów także ludzie, którzy nam studentom pomagają, jak i ci, którzy choć pomóc mogą, nie pomagają, twierdząc, że akcja kontaktów zagranicznych nie ma sensu. Ja osobiście wierzę głęboko, że wzajemne poznanie się polskich studentów - lotników z resztą młodzieży lotniczej Europy ma nie mniejsze znaczenie, niż poznanie się sportowców, artystów, pisarzy i szachistów z takimi samymi ludźmi za granicą. Wydaje mi się, że my czterej byliśmy w sierpniu ub. r. w Czechosłowacji dobrymi ambasadorami naszej młodzieży lotniczej. Zdanie to wyrobiłem sobie, gdy przeczytałem w czeskim czasopiśmie „Rozlet" entuzjastyczny artykuł o naszym pobycie w Czechosłowacji („Rozlet" Nr 43 (113) — „Byli u nas bratvi Polaci").

Na zakończenie, korzystając z tego, że słowa te być może przeczytają także w „Locie", IS, LWD, CSS, ARP itp. przeleję na papier kilka pytań, które od dawna nie dają mi spokoju:

— Dlaczego fabryki nasze po zbudowaniu prototypu nie sfotografują go w dziesięciu co najmniej pozach na ziemi i w powietrzu i nie prześlą odbitek wraz z opisem w różnych językach do wszystkich miejsc, gdzie się tym interesują? Chodzi tu głównie o redakcje zagranicznych czasopism lotniczych. (Na temat ten rozmawiałem z dziennikarzami czeskimi, a także z Francuzem, Jugosłowianinem, Finem i... Hindusem).

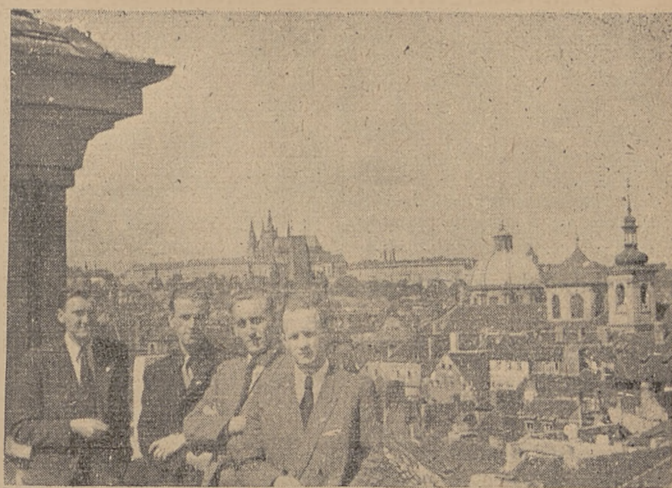
— Dlaczego na dworcu lotniczym Praha — Ruzynie wiszą plakaty Mexican Air Lines, których samoloty do Pragi nie latają, a brak plakatów „Lotu", który do Pragi lata?

— Dlaczego w Czechosłowacji mogą latać Anglicy, Szwedzi, Jugosłowianie i Finowie, a nie mogą Polacy? Czescy szybownicy zaprosiliby chętnie Polaków, gdyby umożliwiono im latanie np. w Grunowie.

— Czy znajdzie się Aeroklub, który zaprosi do siebie zlińskich konstruktorów, którzy chcą nas odwiedzić ze swymi ślicznymi samolotami i szybowcami?

— ? ...

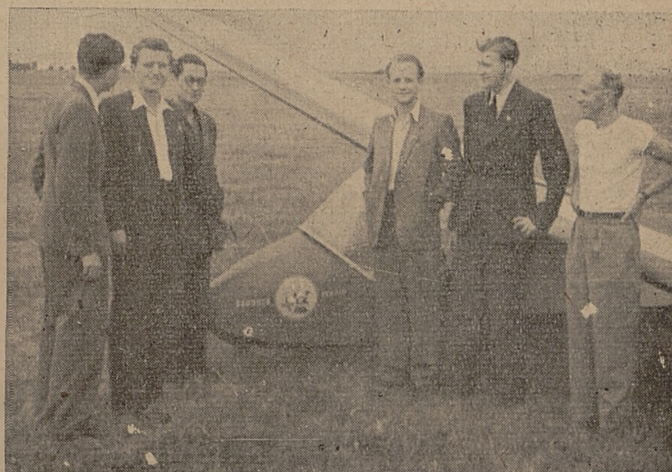
Zdjęcie z prawej: Z twórcami „Sroubka Ferdika". Na zdjęciu od lewej: — Vl. Nemec, D. Zednik, Włodz. Popek, J. Stasiak, J. Spanily, M. Horejsi.



Kolega Jaroslav Spanily (z lewej) oprowadzał nas po pięknej Pradze.



Wielkie miasto przemysłowe Zlin. Kilka kilometrów stąd, w Otrokovicach mieszczą się słynne zakłady lotnicze.



BOMBY PRZYJAŹŃ PRZYGODA

18) dr FERR

(Ciąg dalszy)

Przy pochyleniu maszyny płomienie przygasły. Wyłączył dopływ benzyny do lewego silnika, podusił maszynę i... przypomniał sobie automatyczną gaśnicę. Właściwie — przypomniał sobie rysunek z technicznego opisu Junkersa 88 z automatyczną gaśnicą. Zrobiło mu się gorąco. Włączył odpowiedni kontakt.

— Może za wcześnie kazałem Jankowi skakać? — pomyślał.

Silnik jeszcze chwilę pokaszlał, potem umilkł. Maszynę ściągało w jedną stronę, więc poddał się temu ściąganiu robiąc skręt i patrząc za Jankiem.

Ale w ciemnościach nie widział nic.

Wystrzelił rakietę oświetlającą. Po chwili jej jasne światło zapłonęło pod nim — ale nigdzie nie mógł dostrzec rozwiniętego spadochronu.

Zatoczył duże koło — wszędzie w dole widział las.

Lewy silnik przestał się zupełnie palić. Widocznie gaśnica działała sprawnie.

Poczuł wyrzuty sumienia. Dlaczego tak zdenerwował się tym pożarem? — Dlaczego wyrzucił Janka z samolotu? Dlaczego zapomniał o gaśnicy?

Co się stało z Jankiem?

A może mu się nie rozwinął spadochron?

Oblał go zimny pot. Wspomniał łzy jakie miał w oczach Janek, kiedy mówił: — Nie proś mnie o to...

A może odleciał za daleko po jego wyskoczeniu i dlatego go teraz nie widzi? Może...

Gdyby tak było, to Janek mógłby trafić do partyzantów. Więc trzeba wracać, a jutro przylecieć do nich i szukać Janka. Przecież znajduje się ponad terenami, gdzie do nich przylatywał.

Nie miało sensu latać dłużej na jednym silniku. Trzeba wracać!

Do bazy było daleko. Czy doleci? Wziął kurs powrotny. I starał się trochę podciągnąć w górę. Ale maszyna nie szła. Przy próbie podciągnięcia zaczynała tracić gwałtownie szybkość.

Więc szedł w locie poziomym powoli tracąc wysokość. Niewiele jej już pozostało w zapasie. Zaledwie 1 200 metrów.

Prawy silnik pracował równo i monotonnie. Bolek odczuwał wyraźne zmęczenie w nodze od stałego nacisku na pedał, dla wyrównania tendencji do skrętu.

Był zły na siebie. Był zły na silnik i na samolot i na Niemca, który go ostrzelał i na „delegata", który „dał się ranić".

Lot dłużył mu się w nieskończoność. A jak to będzie z linią frontu?

Na takiej wysokości, a pozostało jej zaledwie 1 000 metrów, niebezpiecznie było ją przekraczać.

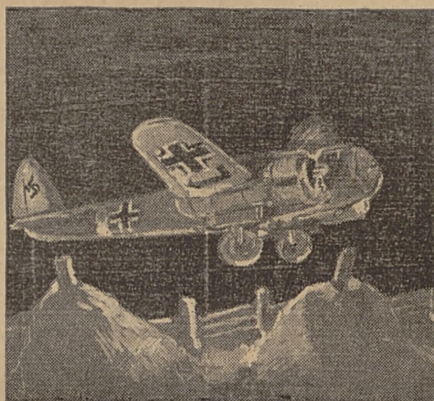
Niemcy będą się najwyżej dziwili, że ich samolot o tej porze przelatuje nad linią frontu i może strzelać nie będą.

Ale co dalej? Czy druga strona będzie spokojnie słuchała jak przelatuje niemiecki samolot?

Przed nim gdzieniegdzie świeciły już łuny pożarów przyfrontowych; wkrótce znajdzie się nad nimi. Starał się utrzymać taki kurs, ażeby lecieć pomiędzy pożarami. Może tam będzie łatwiej.

Zbliżał się do linii frontu. Gdzieniegdzie toczyły się pojedynki artyleryjskie, widoczne po świecących smugach pocisków. Gdyby udało mu się spokojnie minąć front, to może jakoś dociągnie do bazy.

Więc ciągnął powoli i wytrwale i zdawało mu się, że posłuszna, choć okaleczona maszyna również chce dolecieć do lotniska, ażeby odpocząć; że



zdaje sobie sprawę z powagi sytuacji i stara się sprawiać jak najmniej hałasu.

Gdzieś pod nim wykwitła pojedyncza pomarańczowa struga pocisków, idąca wyraźnie w górę. Po niej pojawiła się druga, potem dwie nowe.

Teraz już widział, że kierują się w jego stronę.

Ale wszystkie szły nisko, zataczając paraboliczne linie, załamując się w najmniej oczekiwanych punktach. Pozostawiały zygzaki, przypominające bezmyślne, uczniowskie bazgroły.

Jednakże ogień nie przycichał, a przybierał na sile; wkrótce do ognia karabinów maszynowych przyłączyła się artyleria przeciwlotnicza. Początkowo pociski wybuchały dosyć daleko od samolotu, gdyż widocznie strzelano, celując tylko przy pomocy aparatów podsłuchowych.

Reflektorów nie było nigdzie widać.

Po pierwszej salwie przyszły następne z różnych kierunków. Niebo przypominało swym wyglądem obraz, jaki miał świeżo w pamięci z walk ponad lotniskiem na wschód od Smoleńska.

Pociski zaczęły rozrywać się gęsto i coraz to w bardziej niebezpiecznej bliskości.

W pewnej chwili któryś z nich wybuchł tuż pod prawym skrzydłem.

Silnik zadławił się, przerwał, potem chwycił znowu, ale obroty jego wyraźnie spadły.

Maszyna szła ku ziemi.

Dalsza ucieczka była bezcelową. Należało lądować.

Bolek wystrzelił rakietę oświetlającą. Było mu wszystko jedno. Przerywana praca silnika drażniła go.

W świetle rakiety stwierdził, że znajduje się ponad jakąś wioską, obok której rozciągała się łąka, pokryta kopami siana. Tak przynamniej wyglądało to z góry.

Wysokość zaledwie sześćset metrów. A silnik krztusił się coraz częściej. Podusił maszynę, ażeby nie utracić szybkości i nie zwalić się bezwładnie na łeb.

Kierunku wiatru ustalić nie mógł. Może go nie było.

Schodził w dół. Wybrał na łące dość szeroką przestrzeń, wolną od porozstawianych kop.

Ogień nieprzyjacielski ucichł.

Przeleciał nisko nad jakąś chałupą, wszedł w ulicę oświetlonych z góry kop i w momencie, kiedy chciał wyrównać i ściągnąć drążek, maszyna przepadła i ciężko uderzyła o ziemię, po czym wykręciła gwałtownie wprost na kopę, zwalając się na skrzydło.

Bolek poczuł tylko, że uderzył o coś głową, w oczach zaświeciły mu krwawe gwiazdy i stracił przytomność...

(d. c. n.)

AKCJA „300"

KOMUNIKAT Nr 7

25 stycznia br., tj. na 21 dni przed upływem naszego terminu ilość prenumeratorów SiM-u osiągnęła cyfrę:

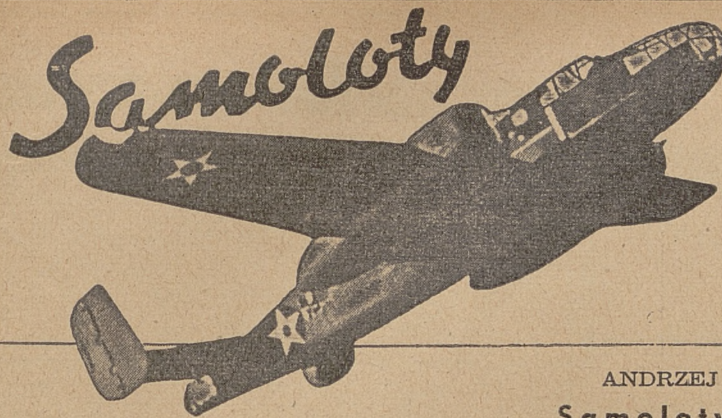
86,8%

TEMPO NASZEJ AKCJI MUSI WYDATNIE WZROSNĄĆ!

Wzywamy Koła, Obwody i Okręgi Ligi Lotniczej

do rozszerzenia akcji prenumeraty!

Rozwijajcie akcję prenumeraty zbiorowej jak **jednostka wojskowa Nr 3792 w Warszawie, która opłaciła prenumeratę roczną za 100 egzemplarzy!**



ANDRZEJ SAMEK

Samoloty U. S. A.

VIII.

CONSOLIDATED — VULTEE B-24 „LIBERATOR“
(ciąg dalszy) —

B - 24N ostatnia wersja tego znanego bombowca, posiada nowe stanowiska w przodzie i w tyle kadłuba, oraz jeden statecznik pionowy. W 1945 roku zostaje skreślony z pierwszej linii i produkcja zostaje wstrzymana.

SB - 24, wersja pozbawiona uzbrojenia i używana do celów transportowych.

TB - 24 (AT - 22) jest wersją B -24D, przeznaczoną do celów szkoleniowych.

C - 109, wersja transportowa, przystosowana specjalnie do przewozu paliwa, około 11 000 l.

F - 7 przeznaczony do fotowywiadu, produkowany w 1943 roku. W komorach bombowych umieszczono 11 aparatów fotograficznych w 5 oknach. Uzbrojenie normalne.

CONSOLIDATED - VULTEE C - 87 LIBERATOR EXPRESS.

Jest to samolot transportowy. W czasie walk na Jawie okazała się przydatność tych samolotów do transportu wojskowego. W produkcji znajdował się od 1943 r. Istnieje parę wersji.

C - 87, RY - 2, Liberator C VII. Posiada 20 miejsc siedzących oraz jeden karabin maszynowy kal. 12,7 mm z tyłu kadłuba.

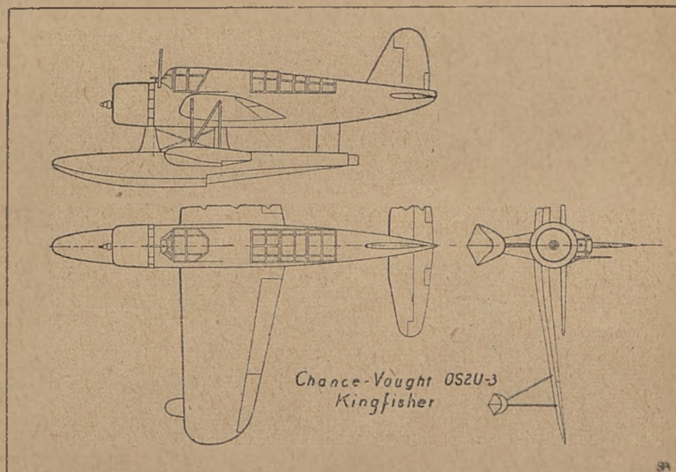
C - 87A posiada 16 miejsc siedzących, mało używany.

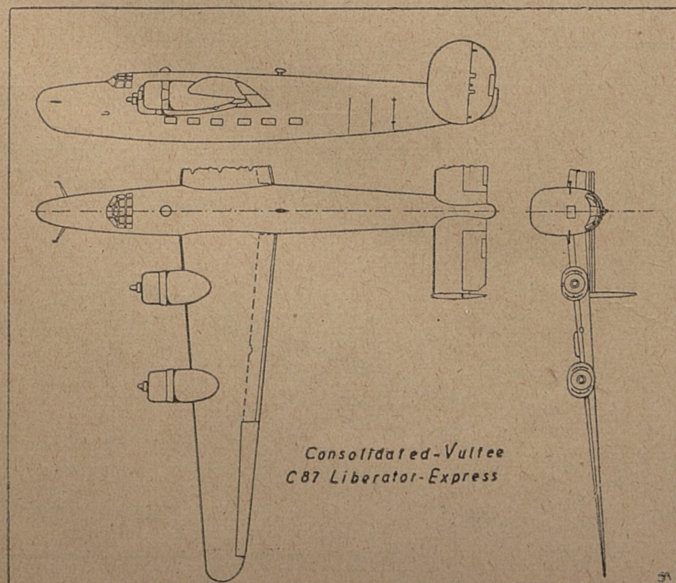
C - 87B ma silniejsze uzbrojenie: 2 stałe karabiny maszynowe w przodzie kadłuba, wieża obrotowa na górze kadłuba i wieża lub ruchomy karabin maszynowy kal. 12,7 mm z tyłu.

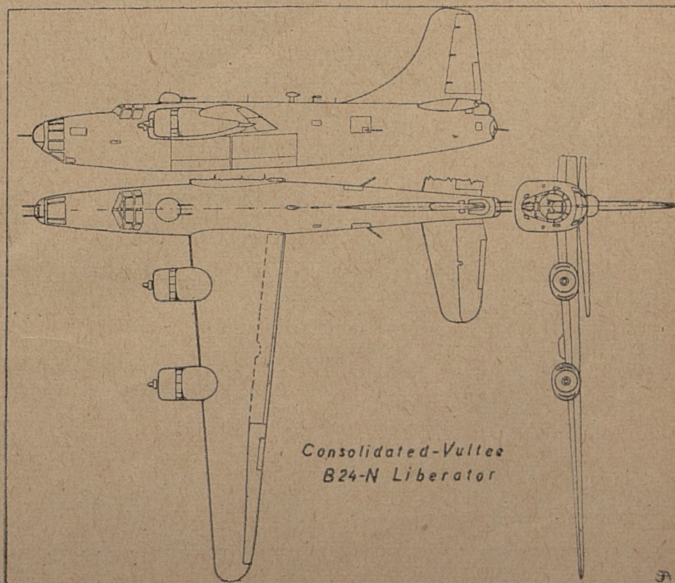
Wersja **C - 87C** posiada dłuższy kadłub i jeden statecznik pionowy. Silniki Pratt - Whitney R 1830 — 43, moc 1 200 KM, 4 osoby załogi. Wymiary: rozpiętość 33,5 m, długość 20,23 m, ciężar pustego 13 913 kg, ciężar w locie 25 424 kg, szybkość maksymalna 480 km/godz na wysokości 7 625 m. pułap 9 150 m, zasięg 2 240 km, przy szybkości 334 km/godz. największy zasięg 5 280 km, zasięg przy 4 540 kg towaru — 1 600 km.

CHANCE VOUGHT OS2U—3 „KINGFISHER“

Przeznaczony był do zaokrętowania na dużych jednostkach floty wojennej jako samolot obserwacyjny, gdzie wyrzucany bywał z katapulty. Istnieje również w wersji lądowej, zaopatrzony w podwozie. Prototyp XOS2-U powstał w 1938 r. Seryjną produkcję rozpoczęto w r. 1940, nie trwała ona długo, w 1944 roku samolot ten skreślono z pierwszej linii i przeznaczono do celów szkoleniowych. Silnik Pratt-Whitney Wasp Junior R 985 — AN2 o mocy startowej 450 KM, pokrycie silnika NACA, śmigło Hamilton o stałym skoku. Konstrukcja całkowicie metalowa, skrzydło jednodźwigarowe. kadłub z rur spawanych, stateczniki metalowe, usterzenie kryte płótnem. Wymiary: rozpiętość 10,96 m, długość 10,27 m, powierzchnia nośna 24,4 m^2, ciężar pustego 1 514 kg, ciężar w locie 2 260 kg, szybkość maksymalna 275 km/godz na wysokość 1 525 m, podróżna 244 km/godz, lądowania 88 km/godz, pułap 5 500 m, zasięg 1 460 km. Uzbrojenie: 1 stały karabin maszynowy z przodu, 1 ruchomy na obrotniku kal 12,7 mm. Załoga 2 osoby (c. d. n.)


Chance-Vought OS2U-3 Kingfisher


Consolidated-Vultee C87 Liberator-Express


Consolidated-Vultee B24-N Liberator

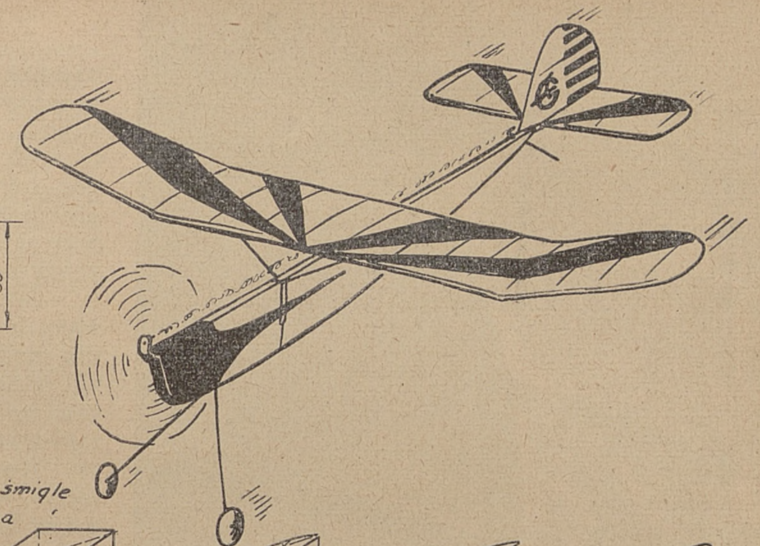
MODEL SZKOLNY Z NAPĘDEM GUMOWYM.

KONSTR. Z. GRYGLICKI

Czas wykonania modelu 32 godz.
" " śmigła 8 " .

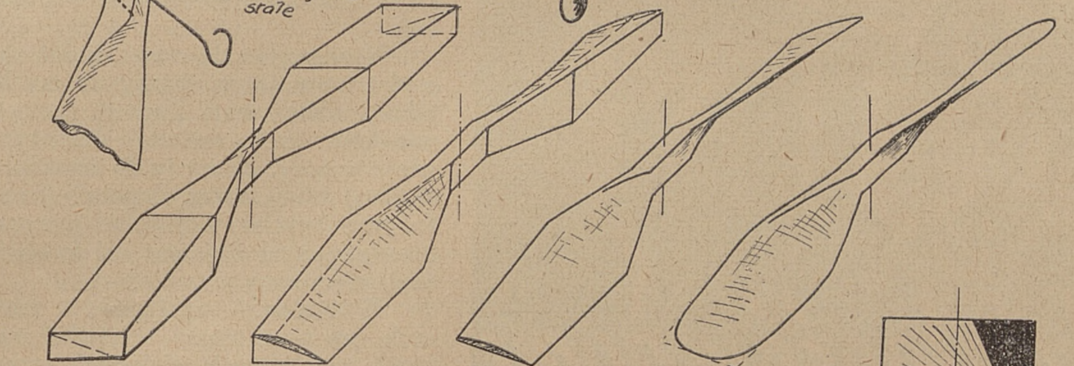
Waga maks. modelu 125 gramów
" gumy 25 "
" ogólna modelu 150 "

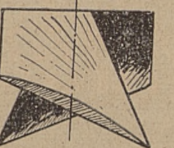
Rozpiętość 700 mm
Długość 640 "
Pow. nośna 8 dm²
Profil skrzydła Clark Y
" statecz. symetryczny
Skok śmigła 320 mm
Napęd 10 nitek gumy ɸ 4x1

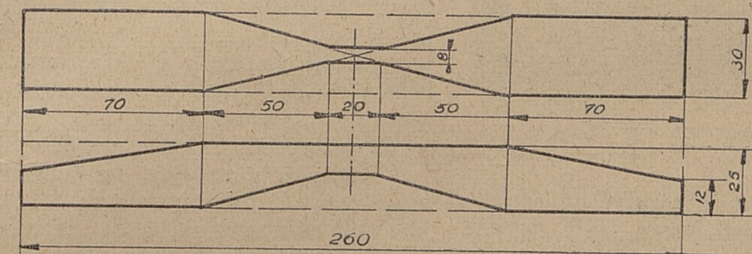


Sposób wygięcia i umocowania drutów baldach.

haczyk przy śmigle zmontowany na stałe

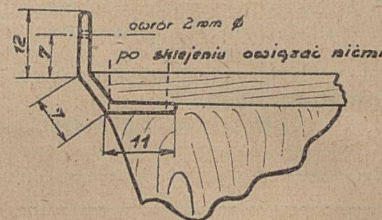


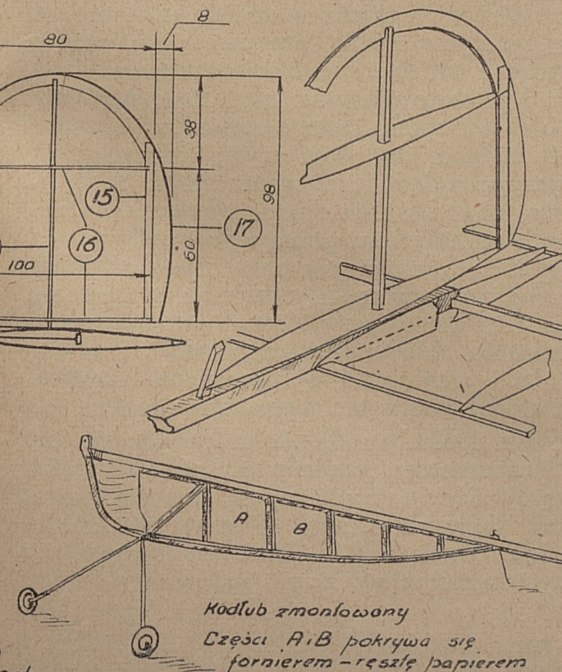






Obsada dla śmigła - sposób umocowania (przed sklejeniem kadłuba)





Sklejanie kadłuba na desce przy pomocy gwoździków wbitych zewnątrz podłużnic w miejscach gdzie przychodzą rozpórki

gwoździe szablonu

Kadłub zmontowany
Części A i B pokrywa się fornierem - resztę papierem

Ilość szt.	Wyszczególnienie	Nº	Materjał	Wymiary
	guma do napędu			ɸ 40 mm²
2	gumki do umocowania skrz.			
	kawałek fornieru na pokrycie		części	A i B obóstronnie
2	kółeczka			
	bibułka na pokrycie			
	klej do montażu i papier.			
1	koralik lub łożysko			
1	klapka regulacyjna	17	papier	karton rysunk.
8	żeberka stateczników	16	sklejka	1 mm grub.
2	krawędź spływu statecznik.	15	sosna	2×5×280
4	kraw. natar. i dźwigary statecz.	14	sosna	2×3×280
2	łuki - zakończenia skrzydeł	13	sklejka	1 mm grub.
12	żeberka skrzydła	12	sklejka	1 mm grub.
1	krawędź spływu skrzydła	11	sosna	2×7×750
1	dźwigar skrzydła	10	sosna	2×5×750
1	krawędź natarcia skrzydła	9	sosna	2×3×750
1	śmigło	8	lipa	260×30×25
2	baldachim - umocow. skrzyd.	7	drut	stal. zeloz. ɸ 1.5
1	tylny zaczep gumy - płoza	6	drut	stalowy ɸ 1
1	podwozie	5	drut	stalowy ɸ 1.5-2
6	rozpórki kadłuba	4	sosna	2×5 dług. plan.
1	obsada - łożysko śmigła	3	dural	2×5×30
1	wzmocnienie - przód kadłub.	2	sklejka	5 mm grub.
2	belki - podłużnice kadłuba	1	sosna	5×5×580

	Data	Nazwisko Imię
Konstr.	10.1.48	Gryglicki Z.
Kreślił	15.1.48	

GK-109



Widzialność w nocy

LUCJAN GEISSLER

Służba w lotnictwie wymaga od kandydata wyjątkowej sprawności fizycznej, zwłaszcza jeśli chodzi o wzrok. Często słyszy się narzekania tych, którzy odpadli przy wstępnych badaniach lekarskich. Niesłusznie: badania specjalne, które zostały wprowadzone dopiero z końcem pierwszej wojny światowej były konsekwencją statystyki amerykańskiej z 1916 r., wykazującej, że na 100 ówczesnych wypadków, tylko 2% spowodowały działania wojenne, 8% — defekty maszyn, a 90%, to skutek nieodpowiedniego doboru materiału ludzkiego.

Selekcja personelu latającego, podyktowana jest troską o bezpieczeństwo pilota, pasażerów — no i bezpieczeństwo publiczne.

Pierwsza wojna światowa dzięki olbrzymiej sumie doświadczeń, stworzyła podwaliny rozwoju lotnictwa, a między innymi zapoczątkowała loty nocne. Np.: pierwsze nocne bombardowanie przez Niemców składów amunicji w Cerisy (1916 r.), próby nocnego bombardowania Paryża i pierwsze ciężkie bombowce przystosowane do lotów nocnych (Handley-Page).

W czasie ostatniej wojny, aby uniknąć strat w zestrzelonych maszynach, zdecydowanie przesunięto punkt ciężkości działań powietrznych na noce.

Nocne loty wymagały wypracowania specjalnej metody do naprowadzania samolotów na cel, następnie rozszerzenia atakującej fali z 700 metrów (amerykańskie naloty dzienne) do 8 000 metrów (brytyjskie naloty nocne) ze względu na niebezpieczeństwo zderzeń w powietrzu, oraz niezmiernej dokładności w planowaniu czasów startowych z poszczególnych lotnisk, wiązania jednostek w grupy, sekundowo obliczonych przejść przez punkt koncentracji (concentration point), nie mówiąc o szeregu innych czynników. Zharmonizowanie takiego wysiłku było możliwe tylko przy wytężonym wysiłku dowództwa i precyzyjnej pracy pojedynczych załóg.

Jak się okazało, nawet w częściowo zmechanizowanych typach samolotów do działań nocnych, załoga nie mogła oprzeć się w zupełności na instrumentach. Od oczu pilotów, strzelców pokładowych i obserwatorów, zależało w dużej mierze wykonanie zadania i gwarancja bezpiecznego powrotu.

Warunki pokojowe zmieniły wiele rzeczy, niemniej jednak nocne linie lotnicze nie są rzadkością, a i w lotnictwie sportowym noc nie kładzie kresu lotom.

Nawiązując do oczu ludzkich: jeżeli mówimy o oku normalnym, mamy na myśli oko pozbawione jakichkolwiek wad. Lecz to samo oko pracujące nienagannie przy świetle dziennym, może łatwo zawieść w nocy. Mamy tu do czynienia (z słabszą lub silniejszą) tzw. „kurzą ślepotą" (hemeralopią). Nie jest to przy tym w większości przypadków jakaś stała, nieodwracalna zmiana; jest to objaw hipowitaminozy, czyli niedoboru witaminy A.

Witamina A występuje w mleku i jego przetworach, jak ser i masło, w żółtku jaj, wątrobie, tłuszczach zwierzęcych, zielonych jarzynach, pomidorach, marchwi. Można uzyskać ją także sztucznie; np. preparat Vogan zawiera 40 tys. jednostek witaminy A w 1 cm^3. Według norm z r. 1942, opracowanych przez Brytyjską Radę Naukową dla Spraw Żywienia, zapotrzebowanie dzienne wynosi dla dorosłego mężczyzny 5 000 jednostek międzynarodowych.

Związek pomiędzy osłabieniem zdolności widzenia w nocy, a niedoborem tej witaminy w obiegu krwi jest tak charakterystyczny, że można użyć pomiarów fotometrycznych do oznaczania jej zawartości w krwi, a wyniki bezpośrednich analiz witaminy A w osoczu krwi metodą kalorymetryczną, prawie się pokrywają.

Z tego zarysu widać, że ustalenie norm wyżywieniowych i jadłospisów dla personelu latającego nie jest rzeczą błahą. Dopiero celowe opracowanie wyżywienia nie tylko pod względem czysto kalorycznym, lecz także przy uwzględnieniu wystarczających ilości białka, wapna, żelaza i najniezbędniejszych witamin, może zapewnić organizmowi pełną wydajność.

Są również inne przyczyny powodujące niedobór witaminy A, nawet przy dostatecznym jej podawaniu doustnym. Zdarza się to przy stanach gorączkowych, chorobie Basedowa, biegunkach, zaburzeniach w wydzielaniu żółci i przy wadliwej przemianie karotenu (produkt, z którego organizm wytwarza witaminę A).

Czynnikiem doniosłym dla zdolności widzenia jest także tlen. Mężczyzna w średnim wieku, wagi 70 kg, zużywa w pozycji siedzącej, w temperaturze pokojowej (18°) 300 cm^3 tlenu na minutę. Postawa zasadnicza podwyższa już zużycie o 20%. Obniżene temperatury do 0° podwyższa zużycie w pozycji siedzącej do 500 cm^3/min.

Jeden metr sześcienny powietrza na poziomie morza zawiera 300 g tlenu, na wysokości 5 500 m już tylko połowę, a na wysokości 11 000 m — 1/5, tzn. 60 gramów. Zawartość tlenu atmosferycznego wywarła nawet wpływ na rozmieszczenie zaludnienia naszego

globu: tylko 25 milionów ludzi mieszka w zakresie wysokości 2 500 m, a powyżej 3 000 m — 10 milionów.

Personel latający musi się jednak liczyć z wysokościami wyższymi. Do 4 000 m nie używa się w zasadzie aparatów tlenowych. Od 4 — 12 000 m trzeba doprowadzać dodatkowy tlen, a od 14 000 ze względu na zaburzenia całej gospodarki gazowej ustroju, lot jest możliwy tylko w odpowiednich kabinach, względnie specjalnych ubiorach z regulowanym ciśnieniem wewnątrz.

Nie mamy też w organiźmie żadnych rezerw tlenowych Krew może zmagazynować tylko jeden litr — ilość, która nie wystarcza nawet na trzy minuty życia.

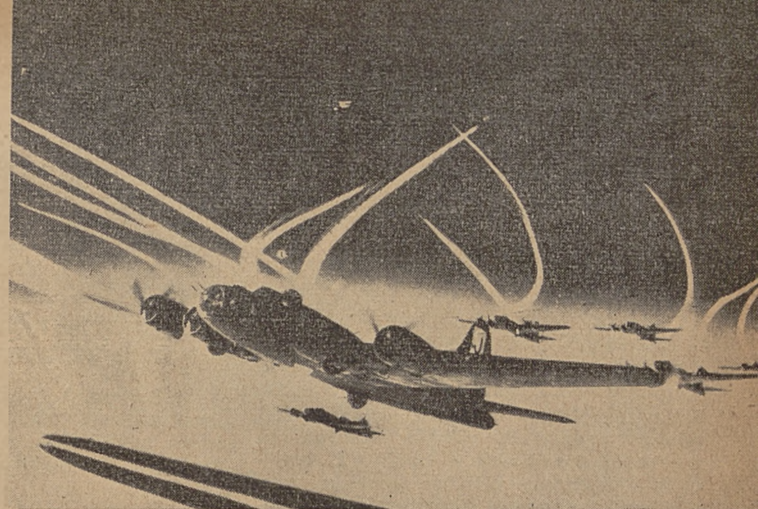
Niedostateczny dopływ tlenu powoduje m. in. zaburzenia wzrokowe. U osób poddanych doświadczeniom zaobserwowano, że już na wysokości 4 000 m (u niektórych szybciej, u innych wolniej) występuje wrażenie, jakby pole widzenia zaczęło się stopniowo ściemniać. Gdy poda się przy pomocy aparatu tlenowego nagle dużą dawkę tlenu, lotnik ma znowu wrażenie jakby horyzont gwałtownie się rozjaśnił. Poza tym, niewystarczająca ilość tlenu powoduje osłabienie rozróżniania barw i zwęża obustronnie pole widzenia. Nie jest to oczywiście bez znaczenia dla pilota wojskowego. Wytłumaczenie tego zjawiska jest podobne jak przy niedoborze witaminy A: skąpa ilość tlenu powoduje zmniejszenie wytwarzania się purpury wzrokowej — barwika, który zużywa się w oku przy przyjmowaniu wrażeń wzrokowych.

Jest rzeczą zrozumiałą, że skąpa ilość tlenu i hipowitaminozy nie wywołują wyłącznie zaburzeń wzrokowych. Występują zmiany w szeregu innych narządów Omówienie tych zagadnień przekraczałoby jednak ramy tego artykułu.

Należałoby jeszcze wspomnieć, że u lotników i mieszkańców wyżyn występuje pewnego rodzaju przystosowanie się (naturalnie do pewnej granicy), mianowicie zwiększa się ilość czerwonych ciałek krwi pozwalająca na przebywanie na wyższych wysokościach bez zaburzeń stwierdzanych u mieszkańców nizin.

Co do widzenia w nocy, to wysuwają się na pierwszy plan dwa charakterystyczne szczegóły: 1) barwy zacierają się, oko notuje tylko przedmioty jaśniejsze i ciemniejsze, jako szare względnie czarne i 2) przy patrzeniu na wprost, dostrzega się tylko przedmioty widziane pod kątem większym od 3°. Naturalnie, że w zupełnej ciemności (np. w ciemni, stworzonej dla celów doświadczalnych) nic nie zobaczymy, ale w przyrodzie, nawet podczas chmurnej, bezksiężycowej nocy, zdala od osiedli ludzkich, stwierdza się jeszcze wartości świetlne, będące wynikiem przenikania przez chmury światła gwiazd.

Dla zrozumienia zjawisk wzrokowych musimy poznać z grubsza anatomię oka. Znany powszechnie aparat fotograficzny został właściwie zbudowany na wzór naszego oka. A więc siatkówka odpowiada emulsji filmu, soczewka obiektywowi, tęczówka — od której pochodzi „kolor oczu" — przesłonie. Siatkówka jest „wybrukowana" dwoma rodzajami komórek: czopkami i pręcikami. Służą one do przekazywania do mózgu wrażeń świetlnych. Czopki są przystosowane do odbierania barw i wrażeń świetlnych o dużym natężeniu, tzn. przy świetle dziennym; natomiast pręciki są zdolne do pracy przy słabych warunkach świetlnych, a więc o zmroku i w nocy. W oku ludzkim miejsce położone w środku siatkówki (fovea centralis), naprzeciw soczewki, opatrzone jest tylko czopkami, czyli elementami do widzenia w dzień Pręcików nie ma tu zupełnie, znajdują się dopiero wokoło.

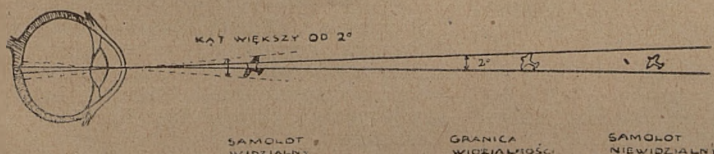


Wynika z tego, że patrząc na wprost i nie ruszając gałkami ocznymi „nie przebijemy wzrokiem ciemności". Promienie światła, wychodzące z przedmiotu obserwowanego, przechodzą przez soczewkę i padają wprost na miejsce w środku siatkówki, przeznaczone do widzenia podczas dnia. Po obliczeniu powierzchni tego miejsca, niezdolnego do przyjmowania wrażeń świetlnych w mroku, znaleziono kąt widzenia, przy którym oko w nocy jest „ślepe". Wynosi on przeciętnie 1,5°. Człowiek nie jest jednak maszyną seryjną, dlatego i kąt ten ulega wahaniom. Przyjęto więc, że dopiero od rozwartości 3° w górę, możemy widzieć przy niesprzyjających warunkach świetlnych.

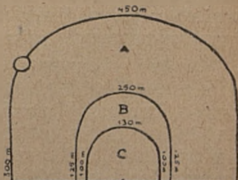
W ten sposób, znając rozmiary przedmiotu oglądanego, możemy teoretycznie obliczyć odległość, przy której ów przedmiot staje się w mroku widzialny. A więc np. czteromotorowy samolot o rozpiętości skrzydeł 30 m może być zauważony przez pilota aparatu jednomiejscowego dopiero z odległości 570 m, a przy tym pilot czteromotorowca nie widzi jeszcze żadnej maszyny.

Nie jest to oczywiście regułą. Widoczność zmienia się w zależności od pokrycia nieba i faz księżyca, od tego, czy patrzymy w górę czy w dół, czy też w kierunku poziomym. Dużą rolę odgrywa także odbicie światła księżycowego od powierzchni wód, chmur i od tego, czy przedmiot obserwowany znajduje się na tle tych jaśniejszych plam.

Rys. 1.



Rys. 1 przedstawia schemat oka i granice martwego kąta. Rys 2 podaje odległości w jakich pilot może zobaczyć maszynę średniej wielkości w różnych warunkach (zestawione na podstawie doświadczeń ostatniej wojny).



Rys. 2

Z KRAJU

ILU MAMY W POLSCE PILOTÓW SPORTOWYCH?

W Polsce istnieje w chwili obecnej 25 Aeroklubów Regionalnych, które zrzeszają 755 pilotów silnikowych.

Największą liczbę pilotów posiada Aeroklub Warszawski — 166. Dalej idzie Aeroklub Gdański, mający 65 pilotów; ponad 50 pilotów sportowych zrzeszają Aerokluby w Łodzi i Katowicach. Najmniej pilotów posiada najmłodszy z naszych Aeroklubów — Aeroklub Słupski, bo zaledwie 4 pilotów silnikowych.

WĘDROWNA ESKADRA DOSKONALĄCA

Departament Lotnictwa Cywilnego projektuje w roku bieżącym skoncentrowanie samolotów dopuszczonych do akrobacji i utworzenie wędrownej eskadry doskonalącej, w której przeszkolonych zostanie około 500 pilotów.

ZMIANY W METODZIE SZKOLENIA SZYBOWCOWEGO

Ze źródeł nieoficjalnych dowiadujemy się, że w chwili obecnej opracowywany jest w Departamencie Lotnictwa Cywilnego projekt reorganizacji szkolenia szybowcowego. Według nowego projektu szkolenie szybowcowe do II stopnia będzie obejmowało ponad 70 lotów — a kurs będzie trwał 6 tygodni.

ROSNĄ KADRY RADIOTECHNIKÓW

Przy Gimnazjum Radiotechnicznym w Dzierżoniowie zorganizowany został 6-cio miesięczny kurs czeladniczy.

Warunkiem przyjęcia jest ukończona szkoła powszechna. Naukę rozpoczęto dnia 13 października 1947 roku.

Analogiczny kurs zorganizowano przy Państwowej Wytwórni Urządzeń Radiokomunikacyjnych w Bielawie na Dolnym Śląsku. Nauka rozpoczęła się dnia 1 listopada 1947 r.

Cieszymy się z powstawania tego rodzaju kursów, umożliwiających kształcenie się przyszłych fachowców w tak ważnej dla lotnictwa dziedzinie, jak radiotechnika.

Mamy jednocześnie nadzieję, że może i niektórzy z czytelników SiM-u zainteresują się działem radiotechniki lotniczej.

MIĘDZYNARODOWE ZAWODY SZYBOWCOWE W POLSCE

Na zebraniu Prezydium ARP uchwalono, ażeby zwrócić się do FAI z projektem urządzenia w Polsce Międzynarodowych Zawodów Szybowcowych na Żarze.

O WYSTAWIE MODELARSKIEJ PO RAZ TRZECI

W ogólnej sumie kredytów Departamentu Lotnictwa Cywilnego na wydatki, związane z lotnictwem sportowym w roku bieżącym, figuruje pokaźna suma 100 000 złotych, przewidziana na urządzenie Wystawy Modelarstwa Lotniczego.

Przy tej okazji (wierzymy bowiem głęboko, że wyżej wymieniona, tak długo oczekiwana przez szerokie rzesze modelarzy wystawa dojdzie do skutku) dobrze byłoby, gdyby zabrał głos w tej sprawie Wydział Modelarski Ligi Lotniczej. Czekamy.

Z ŻYCIA LIGI LOTNICZEJ

NOWI SPADOCHRONIARZE LIGI LOTNICZEJ

Okręg Stołeczny Ligi Lotniczej zakończył teoretyczne kursy spadochronowe dla słuchaczy Akademii Wychowania Fizycznego na Bielanach, Koła Lotniczego Stud. Wydz. Mech. Politechniki Warszawskiej oraz OM TUR-u.

Ogółem kursy ukończyło ponad 200-tu kandydatów na spadochroniarzy, którzy w niedalekim już sezonie zostaną przeszkoleni praktycznie.

HARCERZE — LIGOWCY NA SZYBOWISKA!

Zorganizowany przez Okręg Stołeczny Ligi Lotniczej teoretyczny kurs szybowcowy ukończyło ostatnio 60-ciu harcerzy warszawskich.

W styczniu br. rozpoczynają się nowe kursy teoretyczne z zakresu szybownictwa i sportu spadochronowego w szkołach warszawskich, instytucjach, organizacjach i zakładach pracy.

Bliższe szczegóły podamy w następnych numerach SiM-u.

KURS MODELARSTWA LOTNICZEGO

Dnia 20 stycznia br. w nowootwartej, wzorowej modelarni w Bytomiu zaczyna się kurs modelarstwa lotniczego. Kurs ten prowadzony będzie przez kierownika Referatu Modelarskiego p. Stanisława Maleczka. Ze względu na małą ilość wolnych miejsc na kurs przyjętych będzie około 25 osób—w tym 20% początkujących.

Nowootwartej placówce w Bytomiu jak również całemu kursowi życzymy wszystkiego najlepszego.

KONFERENCJA POROZUMIEWAWCZA.

Zarząd Pomorskiego Okręgu Ligi Lotniczej zwołał konferencję porozumiewawczą z organizacjami młodzieżowymi, Wojewódzkim Urzędem WF i PW oraz z Aeroklubem Bydgoskim, ustalając ścisłą współpracę Ligi z wymienionymi organizacjami.

Zwołano także konferencję u Kuratora Szkolnego Okręgu Pomorskiego, na której uzyskano zgodę na organizowanie kół szkolnych Ligi Lotniczej na terenie wszystkich szkół województwa pomorskiego.

APEL WOJEWODY POMORSKIEGO.

W dniu 1 grudnia ub. r. wojewoda pomorski wydał apel do wszystkich starostów i prezydentów miast województwa pomorskiego, ażeby na terenach im podlegających przyśpieszono i usprawniono organizację kół Ligi Lotniczej.

TEORETYCZNE KURSY SZYBOWCOWE

Z ramienia Ligi Lotniczej uruchomiono w Bydgoszczy i Inowrocławiu teoretyczne kursy szybowcowe dla młodzieży.

Wykłady cieszą się niezwykłą frekwencją.

Liga Lotnicza uruchomiła także modelarnię we Włocławku.

PODWIECZOREK PRZY MIKROFONIE... A WIEŻA SPADOCHRONOWA

Śląsko - Dąbrowski Okręg Wojewódzki Ligi Lotniczej urządził wspólnie z Polskim Radio w dniu 6 stycznia br. w sali Filharmonii Śląskiej w Katowicach „Podwieczorek przy mikrofonie."

Udział w podwieczorku wzięli m. in.: orkiestra rozgłośni śląskiej oraz artyści: Kalinowska, Wittenberg, Jastrzębski.

Czysty dochód z imprezy przeznaczono na odbudowę zniszczonej przez Niemców wieży spadochronowej w Katowicach.

Szkoda tylko, że podwieczorek w swoim programie nie zawierał żadnych numerów „lotniczych", czym bardzo przyczyniłby się do popularyzacji lotnictwa wśród radiosłuchaczy.

NOWY KURS SZYBOWCOWY

Powiatowy Obwód Ligi Lotniczej w Zamościu projektuje w najbliższym czasie zorganizowanie teoretytycznego kursu szybowcowego. Bliższych informacji udziela Obwód Ligi Lotniczej w Zamościu.

SZKOLNY MODEL Z NAPĘDEM GUMOWYM GK-109

(Objaśnienie do planu modelu na str. 54 i 55).

Model został zaprojektowany na kurs przodowników modelarskich, który odbył się w grudniu ub. r. w Warszawie.

Przewidziany był jako druga praca ucznia, po wykonaniu szybowca szkolnego.

Konstrukcja została przemyślana bardzo starannie. Trudności, jakie powstały podczas budowy, wyeliminowano przy opracowywaniu niniejszego planu.

Kadłub tworzy kratownica, jeden z elementów najczęściej stosowanych przy budowie modeli kadłubowych. Dokładne dane techniczne są widoczne na rysunku. Skrzydła w zasadniczej konstrukcji nie różnią się od opisanych już skrzydeł „Orlątka — 2". Pewną trudność stanowi wykonanie baldachimu z drutu. Podczas montażu należy zwrócić uwagę na wysokość przednich stójek, dla zachowania kąta nastawienia podanego na planie.

Profil do skrzydeł zastosowano „Clark — Y".Profil ten musi modelarz wykreślić sam według danych współrzędnych. (Patrz „Skrzydlata Polska" Nr 4 z roku 1946).

Zamocowanie płata na baldachimie przesuwalnym na kadłubie, pozwala na dokładną regulację modelu. Równocześnie skrzydła są demontowane, co ułatwia transport.

Budowa śmigła, haczyków i łożyska jest zrozumiała z rysunku. Dokładny opis wykonania i wyważania śmigła podano w Nr 3 SiM-u (1948).

„CEBULA"

Co to jest „Cebula"? Niemądre pytanie, odpowie w duchu każdy czytelnik. Najgłupszy chyba wie. A jednak? Założę się, że i z tych mądrych nie każdy odpowie, co to takiego. Oczywiście nie myślę o tej odżywczej i dość pospolitej w Polsce roślinie. „Cebula" oznacza również popularny skrót nazwy Centralnego Instytutu Badań Lotniczo - Lekarskich w Warszawie (C.I.B.L.L.)

Jest to chyba jedno z nielicznych w Polsce miejsc, gdzie człowiek wmawia lekarzom, że jest zdrów jak ryba, a oni w żaden sposób nie chcą w to uwierzyć i bardzo wymyślnymi sposobami szukają jakiejś ukrytej wady, lub choroby.

Rozebrani, tylko w szlafrokach, wędrują kolejno zdenerwowani delikwenci najpierw do laboratorium. Dwie salki obwieszone półkami, na których stoją najróżniejszych kształtów naczynia szklane. Tutaj pobiera się do analizy krew i mocz. Przez lśniące szkła probówek i skomplikowane mikroskopy wprawne oczy wypatrują, czy przypadkiem kandydat na pilota nie ma anemii, lub nie choruje na nerki.

Następny etap — to lekarz wewnętrzny. Długo opukuje, słucha oddechów i bicia serca przez słuchawki czyli fonendoskop, mierzy jakimś skomplikowanym aparatem ciśnienie krwi, każe dmuchać w inny aparat, który wykazuje pojemność płuc. „Uff"—oddychają ciężko wychodzący z jego gabinetu — „Ale mnie wymęczył!"

Teraz pokój obok. Ciemno, tylko białym światełkiem fosforyzuje ekran aparatu Roentgena. Lekarz ogląda przy pomocy tego aparatu wnętrze klatki piersiowej. Interesują go płuca i serce.

Teraz uwaga! 3 groźne gabinety! Tutaj odpada największa ilość kandydatów! Pierwsze „niebezpieczeństwo", to okulista. Oczy u lotnika, to rzecz najważniejsza. Trzeba mieć dobry wzrok, aby odczytać wszystkie cyferki na rozwieszonych po ścianach tablicach, dobrze ustawić dwie pałeczki poruszane korbkami na szynach, odcyfrować kolorowe literki, wykropkowane na tle innego podobnego koloru.

Groźbą Nr 2 jest gabinet laryngologa ze słynnym wirującym fotelem. Po wstępnych badaniach uszu, gardła i nosa trzeba się wykazać „mocną głową", czyli dobrym zmysłem równowagi.

Wreszcie trzecie i ostatnie z tych groźnych badań ma na celu skontrolowanie stanu systemu nerwowego kandydata do lotnictwa.

A teraz do chirurga! Tylko niech nikomu się nie zdaje, że tutaj będą kroić nieszczęsnego delikwenta, czy też piłować mu kości. Badanie — po przeprowadzeniu pomiarów wzrostu, wagi, długości rąk, nóg, obwodu klatki piersiowej, — przypomina lekcję gimnastyki. Rozebrany do ostatniej nitki pacjent wykonuje przysiady, wymachy kończynami, skłony, a lekarz obserwuje, czy układ kości, stawów i mięśni jest prawidłowy. Trzeba dodać, że wzrost, który tutaj mierzą skrupulatnie, nie może wynosić mniej niż 157 cm.

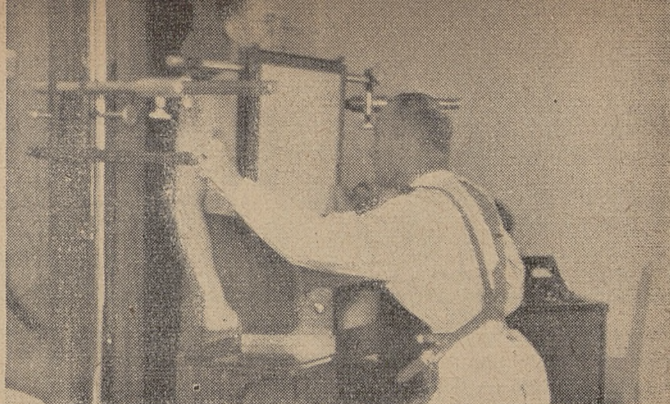
Na tym badania ściśle lekarskie kończą się. Ale pozostał jeszcze jeden bardzo ciekawy gabinet — gabinet psychotechniczny. Tu głównie chodzi o ustalenie zdolności pamięci wzrokowej, szybkości reakcji na pewne zjawiska, oraz zdolności rozdzielania uwagi na kilka równocześnie występujących wydarzeń. Patefon „gada", a właściwie odtwarza urywek bitwy lotniczej i rozmów przez radio. Niektóre podawane cyfry i słowa trzeba zapisywać. Równocześnie przed oczyma badanego przesuwa się szereg plansz, które później w sposób jak najprostszy, a jednocześnie dokładny trzeba narysować na specjalnych arkuszach.

Na każde zadanie jest ściśle obliczony czas i wszystkie one są punktowane. Im większą posiada się inteligencję i zdolność rozdzielania uwagi, tym więcej uzyskuje się punktów, tym większa jest gwarancja, że szkolenie w pilotażu da dobre i szybkie rezultaty.

Powiecie może, że te badania lotniczo - lekarskie to jakieś szykany dla kandydatów na lotników. Pomyślcie jednak, ile pozwalają one zaoszczędzić pieniędzy, które państwo wydawałoby na przeszkolenie lotnicze kandydatów, którym w końcu stan zdrowia nie pozwala na służbę w lotnictwie. Ilu wreszcie kandydatom badania te ratują zdrowie, a nawet życie? Atak bowiem choroby, następujący u pilota w czasie lotu musi się skończyć tragicznie...

C.I.B.L.L. spełnia wielką pracę. Jego zasługą jest odpowiedni poziom zdrowotny personelu latającego naszego lotnictwa.

A to jest wielka zasługa! KAZIMIERZ HILSCHER



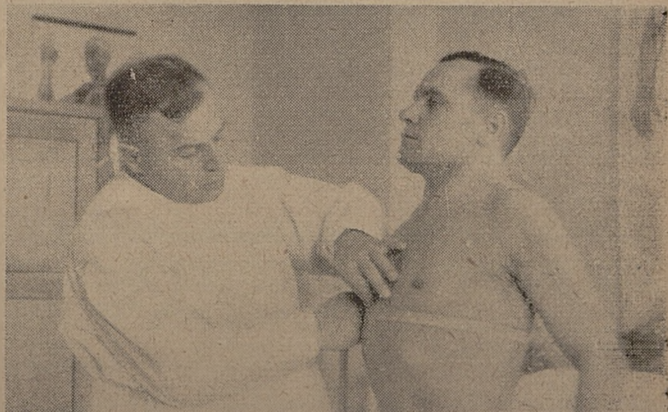
Tu zaglądają głęboko. Pokaż bracie, jak wyglądają twoje płuca i serce.



Uwaga — krzesło Barany'ego! Zaraz okaże się, co warta twoja głowa.



A jak tam z nosem, gardłem i uszami? Laryngolog i to musi wiedzieć! U dołu: Chirurg, który nie kraje, a tylko mierzy delikwenta.



Poczta Lotnicza

„MŁODY LOTNIK" z Tomaszowa — Planów „SG—38" „Żaby" i „ABC" nie posiadamy. Za serdeczne życzenia pod adresem redakcji — dziękujemy. „Teoretyczny kurs szybowcowy" zostanie wydany w postaci książki, która ukaże się na początku sezonu lotniczego.

Ob. ob. STANKIEWICZ STANISŁAW; ZABOROWSKI EUGENIUSZ, Urzędów; WINNIK MIECZYSŁAW, Miłosna, WŁODEK z Katowic; MACIEJ KUNDA, Kolbuszowa Górna; NAMYSŁOWSKI JERZY, Toruń; KOMAR z Radomia; MIROWSKI JERZY, Koniecpol; KOWALSKI ALEKSANDER, Kraków, TARSA KAZIMIERZ, Gorlice — W sprawie zorganizowania kół Ligi Lotniczej zwróćcie się do Zarządów Okręgowych L.L. Plan modelu „Stratus" zamieściliśmy w nrze 1 SiM-u — 1947 r. W modelarni zasadniczo nie obowiązują żadne opłaty, chyba, że są podyktowane specjalną sytuacją danego koła modelarskiego. Główna składnica modelarska jest w stadium organizowania.

Ob. ob. st. strz. NOWAKOWSKI MIECZYSŁAW, Warszawa — J. W. 3251; ZOFIA NOWAKOWSKA, Brześć Kujawski; NEUBERT TADEUSZ, Dzika Wola, pow. Błonie; MARZEC J., Szczecin; MICHAŁOWSKI CZESŁAW, Ostróda; WROZICKI JANUSZ, Radom; BACHŁAJ ROBERT, Rogoźno; KUŹMA ZENON, Szprotawa; BANACH ZYGMUNT, Toruń; SIBIERSKI LUCJAN, Konotop, pow. Zielona Góra; WYSOCKI STANISŁAW, Międzyrzec Podl., SPYCHAJ TADEUSZ, Polkowice, poczta Szprotawa; LET HENRYK, Półwiosek Stary, k. Konina; SUSZKO MICHAŁ Niegosławice, pow. Szprotawa; ŁUKOWSKI HENRYK, Loterbach, pow. Braniewo; OSTROGÓRSKI STANISŁAW, Kraków - Skawina; KOTIN B., Strzyżewo; ZMARZŁY MICHAŁ, Nisko; MACIEK STANISŁAW, Jaszczew k. Krosna; RUDKO TADEUSZ, Zielona Góra; ŚWIĄTEK HENRYK, Siedlce; LESZCZYŃSKI TADEUSZ, Strzelno; SPYCHAJ TADEUSZ, i NOWAK MARCELI, Podkowice, pow. Głogów; „KAZEK" M. K. KLUK CZESŁAW, Stajne, pow. Chełm Lub.; KALINOWSKI ANTONI, Solec nad Wisłą; WANICKI BOLESŁAW, Grajewo; HAWRYLAK JÓZEF, Głuchołazy, pow. Nysa; KOLBUSZ EDWARD, Wisła, pow. Cieszyn; SWACZYNA JÓZEF, Koziska, pow. Brzeziny; ZEGARSKI ZDZISŁAW, Suwałki; MAXELAN BENEDYKT, Bydgoszcz; STĘPCZAK WALERIAN, Leszno; SAROZIEK ZBIGNIEW, Białystok; JAGIEŁA WACŁAW, Łódź; KĘDYS FELIKS, Kamienna Wólka, pow. Pińczów; MAJER FERDYNAND, Wrocław; KUBALCZAK OLGIERD, WOŹNIAK EUGENIUSZ, MATUSZEWSKI JAN, Grodzisk Wlkp; CHOJNACKI STANISŁAW, Płock; FABIANIAK ROMAN, Zbyszków, pow. Grójec; LET HENRYK, Półwiosek Stary koło Konina; WITECKI M., Małachowszczyzna; MAJEWSKI ZBIGNIEW, Szprotawa; SZCZYPA ADAM, Malewo; DOBIAK ZDZISŁAW, Nakło nad Notecią; KAMIŃSKI HIERONIM, MOSZCZYŃSKI EDMUND, Kiszkowo; RACZKOWSKI HENRYK, Solec Kujawski; ŻUR LEON, Jedwabno, woj. Olsztyn; KNITTER LECH, Żegań; PENC TADEUSZ, Turbia; ZIELIŃSKI STANISŁAW, Elbląg; WARZECHA ANDRZEJ, Kraków; ZBIGNIEW GAJEWSKI, Sesno, pow. Mrągowo; DĄBROWSKA IRENA, Gdynia 3, J. W. 2611. — Wszelkie dane dotyczące wojskowych szkół lotniczych znajdziecie w SiM-ie Nr 4 (32) — 1947 r. Ostatnio ukazał się komunikat w tej sprawie w SiM-ie Nr. 49 (77) — 1947 r. Żadnych innych wiadomości Redakcja nie posiada. O nowych przyjęciach do oficerskich szkół lotniczych będziemy każdorazowo informowali w SiM-ie, w specjalnych komunikatach.

Prosimy wszystkich Czytelników, by nie kierowali zapytań w tej sprawie do Redakcji, gdyż na listy dotyczące wojskowych szkół lotniczych dodatkowych odpowiedzi nie będziemy udzielali.

UWAGA MODELARZE!

Przypominamy, że termin nadsyłania prac w ramach konkursu Ligi Lotniczej na projekt wycinanek szybowców i modelu redukcyjnego z kartonu upływa z dniem 1 lutego br.

Wydz. Modelarski L. L.

UWAGA CZYTELNICY!

Konkurs na nazwę dla naszego samolotu SP - AGB zamykamy z dniem 31 stycznia br. Przy rozpatrywaniu odpowiedzi za podstawę brać będziemy datę stempla pocztowego.

(Red.)



Na lotnika czyha tysiące niebezpieczeństw...

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej Red.: Janusz Przymanowski, mjr. Zast. Red.: A. Mańkowski, kpt. Sekr. Odp. A. Windholz, kpt. Adres Redakcji: Warszawa 4, ul.Krakowskie Przedmieście 11/4 Tel.: 88 350 - 02. Adres Kolportażu: W - wa, Aleje Jerozolimskie Nr 91 (Gmach W.I.G.).

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie — 65 zł; kwartalnie — 150 zł; półrocznie 280 zł; rocznie — 520 zł; ULGOWA PRENUMERATA dla jednostek W. P., organizacji sportu lotniczego itp. kwartalnie — 125 zł; półrocznie — 230 zł; rocznie — 420 zł. Wpłacać czekami na konto PKO: I-978. właśc. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa.

Druk. Zakł. Graf. „Prasa Wojsk." Warszawa, Al. Jerozolimskie 91. Opłata pocztowa uiszczona gotówką. B-45174